

BAB II

Hubungan Bilateral Republik Rakyat Tiongkok dengan Indonesia

Dalam bab ini menjelaskan mengenai sejarah kerjasama Republik Rakyat Tiongkok, latar belakang terjalannya kerjasama proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dan perbandingan antara Tiongkok dan Jepang terkait masalah proposal. Hubungan Bilateral Tiongkok dengan Indonesia menandakan hubungan diplomatik kedua negara harmonis. Terjalannya hubungan bilateral antara Republik Rakyat Tiongkok dengan Indonesia menunjukkan bahwa adanya kepentingan antara kedua negara. karena kerjasama merupakan suatu jembatan yang menghubungkan kepentingan anatara kedua negara. Tanpa adanya kerjasama kepentingan suatu negara tidak akan tercapai. Kerjasama yang dilakukan Tiongkok dengan Indonesia merupakan salah satu bukti yang dilakukan Republik Rakyat Tiongkok untuk mewujudkan pembangunan kereta cepat di jalur sutra. Indonesia merupakan salah satu negara yang termasuk dalam *Silk Road Economic Belt* dan *21st Maritime Silk Road*.

2.1 Sejarah Hubungan Kerjasama Republik Rakyat Tiongkok dengan Indonesia

Republik Rakyat Tiongkok merupakan bentuk negara republik yang pemerintahannya dipimpin oleh presiden dan memiliki 4 kekuasaan atas Eksekutif, Perwakilan, Kehakiman, dan Pengawas Presiden. Tiongkok adalah salah satu negara kekuatan ekonomi dunia. Membuat Tiongkok banyak melakukan hubungan kerjasama dengan berbagai negara di dunia ini salah satunya adalah dengan negara

Indonesia. Dinamika Hubungan diplomatik kedua negara sudah lama terjalin bahkan sebelum perang dunia terjadi, yang mana Indonesia merupakan mitra perdagangan Tiongkok pada zaman dahulu. Kemudian Hubungan diplomatik kedua negara kembali terjalin setelah perang dunia yaitu tahun 1950an.²⁶

2.1.1 Kerjasama pada Era Pemerintahan Mao Zedong sampai dengan Li Xiannian (1954-1988)

Terjalannya Hubungan kerjasama antara Tiongkok dengan Indonesia menunjukkan bahwa kedua negara menggunakan kebijakan luar negeri bebas aktif dalam pemerintahannya. Pada tahun 1950 dapat kita ketahui bahwa kondisi dunia sedang terjadinya perang dingin. Presiden pertama Republik Rakyat Tiongkok ialah Mao Zedong. Pada saat Mao menjabat menjadi presiden Tiongkok beliau menganut paham komunis dalam sistem pemerintahannya Indonesia merupakan termasuk negara yang mengakui berdirinya Tiongkok dibawah pemerintahan komunis. Pada era pemerintahan Mao Zedong dan Soekarno merupakan pilar penting bagi hubungan persahabatan kedua negara. Dalam *China and the Shaping of Indonesia* diketahui bahwa pada masa itu Republik Rakyat Tiongkok bagaikan mercusuar.²⁷ Maksudnya adalah dimana Tiongkok penunjuk arah bagi Indonesia dan bagaimana Indonesia harus di bangun. Mao Zedong dan Soekarno mempunyai keinginan yang sama yaitu membentuk kekuatan revolusioner yang tidak bergantung pada Blok Barat dan Blok Timur.

²⁶ Rini Utami, *Hubungan Indonesia-Tiongkok: dari Soekarno hingga Jokowi*, diakses dalam <http://www.antaranews.com/berita/490460/hubungan-indonesia-tiongkok-dari-soekarno-hingga-jokowi> (20/5/2017, 00:07 WIB)

²⁷ Ibid.

Pada tanggal 18-25 April 1955 diselenggarakannya Konferensi Asia Afrika (KAA), yang mana pada konferensi tersebut dihadiri oleh Perdana Menteri Tiongkok yaitu Zhou En Lai.²⁸ Hal ini menunjukkan bahwa hubungan kedua negara mengalami perkembangan yang positif. Dalam KAA ini menghasilkan lima prinsip hidup berdampingan secara damai, yang mana prinsip tersebut dikemukakan oleh Tiongkok. Kemudian hasil konferensi tersebut mendapat dukungan dari para anggota peserta KAA. Hubungan Tiongkok dengan Indonesia terlihat semakin harmonis juga dilihat dari Tiongkok memberikan bantuan ekonomi ke Indonesia. Tahun 1961 saat menteri Luar Negeri Tiongkok berada di Jakarta menyatakan komitmen memberikan bantuan kredit senilai US\$ 50 Juta . Tiga tahun kemudian saat Soekarno berkunjung ke Shanghai Perdana Menteri Tiongkok memberikan tambahan bantuan senilai US\$ 30 Juta untuk pembangunan pabrik tekstil di Indonesia. Selain itu Tiongkok juga mengusulkan kerjasama militer termasuk pengembangan nuklir.²⁹

Pada tanggal 1 April tahun 1966 Tiongkok dan Indonesia mendandatangani perjanjian persahabatan dan menetujui kerjasama kebudayaan.³⁰ Kondisi hubungan Tiongkok dengan Indonesia pada saat itu berjalan baik hal ini juga tentunya menjadikan alasan memperkuat hubungan Tiongkok dengan Indonesia. Dalam konteks yang lebih luas dalam hubungan luar negeri Tiongkok dengan Indonesia,

²⁸ Situs resmi museum konferensi Asia Afrika, *Sejarah Konferensi Asia Afrika*, diakses dalam <http://asianafrikanmuseum.org/sejarah-konferensi-asia-afrika/> (13/5 2017, 19:48 WIB)

²⁹ Nahdia Rachmayanti, *Dinamika Hubungan Bilateral Indonesia China (Tiongkok) Pada Era Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (2004-2013)*, diakses dalam http://gelora45.com/news/DinamikaHubunganBilateralIndonesia_Tiongkok.pdf (22/05/2018, 13:26 WIB) hal. 10

³⁰ Suhendra, *Hubungan Indonesia-Cina*, diakses dalam <https://tirto.id/hubungan-indonesia-cina-btyh> (13/5 2017, 20:15 WIB)

Indonesia sangat penting bagi Tiongkok dimana Tiongkok saat itu bukan anggota PBB, yang mana Indonesia juga keluar dari anggota PBB. Tanggal 30 Oktober 1967 Hubungan antara Tiongkok dengan Indonesia tidak harmonis.³¹ Kedua negara sepakat membekukan hubungan mereka. Memburuknya hubungan kedua negara Karena terjadinya gerakan 30 S PKI, yang mana gerakan ini adalah anti komunis dan Tiongkok masih menganut paham komunis. Pada saat itu gerakan anti komunis ini menyerang kedutaan besar Tiongkok yang berada di Indonesia. Hal inilah yang menjadikan dinginnya hubungan antara Tiongkok dengan Indonesia. Kurang lebih selama 22 tahun hubungan Tiongkok dengan Indonesia mendingin.

2.1.2 Kerjasama pada Era Pemerintahan Yang Shangkun sampai dengan Jiang Zemin (1988-2003)

Yang Shangkun menjadi presiden Tiongkok keempat menggantikan presiden Li Xiannian. Pada Era ini hubungan kedua negara sudah mulai berangsur membaik. Hal ini ditandai dengan bertemunya petinggi negara membahas mengenai hubungan kedua negara. Pada tanggal 24 Februari 1989 Menteri Luar Negeri Tiongkok yaitu Qian Qichen dan presiden Soeharto bertemu pada saat pemakaman kaisar Hiroto di Tokyo.³² Pertemuan petinggi kedua negara tersebut membahas mengenai masalah hubungan diplomatik kedua negara yang sempat membeku. Kemudian pembahasan mengenai hal tersebut dilanjutkan kembali, yang mana diadakannya pertemuan menteri luar negeri kedua negara. Pada tahun 1990 Menteri Luar Negeri Indonesia Ali Alatas mengunjungi Tiongkok, disana kedua

³¹ Ibid.

³² Rini Utami, Loc. Cit

belah pihak membahas masalah persetujuan Penyelesaian Kewajiban Utang Indonesia ke Tiongkok dan komunike tentang perubahan membaik kembali hubungan diplomatik kedua negara serta pertemuan kedua negara tersebut menghasilkan *Communique on Restoration of Diplomatic Relations between Two Countries*.³³

Setelah kunjungan Menteri Luar Negeri Indonesia ke Tiongkok kemudian giliran Premier Li Peng membalas kunjungan Menteri Luar negeri Indonesia dengan mengunjungi Indonesia. Tujuannya Premier Li Peng mengunjungi Indonesia yaitu membicarakan masalah memperbaiki hubungan kedua negara, hal ini kedua negara bersedia untuk memperbaiki hubungan kedua negara, mengembangkan hubungan persahabatan dan kerjasama antar kedua negara dengan semangat melihat ke depan dan berdasarkan sesuai dengan lima prinsip keberdaan damai dan kesepuluh Prinsip Konferensi Bandung. Kemudian Menteri Luar Negeri Tiongkok dengan Indonesia menandatangani *Memorandum of Understanding* yang berisi tentang perubahan kembali hubungan diplomatik Tiongkok dengan Indonesia.³⁴ Setelah kunjungan atas petinggi kedua negara, Tiongkok dengan Indonesia sepakat di mulainya lembar baru antara Tiongkok dengan Indonesia.

Hubungan kedua negara semakin membaik setelah kedua negara menyetujui memperbaiki hubungan mereka dengan pertemuan-pertemuan dan kunjungan para petinggi kedua negara. Para pemimpin kedua negara terus

³³ Situs resmi China, *China and Indonesia ties*, diakses dalam http://china.org.cn/world/experience_china_in_indonesia/2011-06/29/content_22885834.htm (14/5/ 2017, 10:38 WIB)

³⁴ Ibid

melakukan hubungan baik dengan tetap mengadakan pertukaran kunjungan dan menjaga komunikasi. Kemudian setelah beberapa tahun berjalan kedua negara terus melakukan kerjasama ekonomi dan perdagangan dan meningkatkan volume perdagangan dari tahun ke tahun. Membaiknya hubungan Tiongkok dengan Indonesia merupakan membawa angin segar bagi Indonesia karena Indonesia dulu pernah dihantam oleh krisis finansial Asia, untungnya bagi Indonesia adalah karena Tiongkok merupakan mitra kerjasama dalam bidang ekonomi Indonesia. Hal ini lah yang menjadikan penting bagi Indonesia karena mampu mendongkrak perekonomian Indonesia.³⁵

Era pemerintahan presiden pun kemudian berganti, dimana kursi presiden Tiongkok dipegang oleh Jiang Zemin dan Indonesia dipegang oleh Abdurrahman Wahid (Gus Dur). Setelah pelantikan Gus Dur negara tujuan pertamanya dalam kunjungannya adalah Tiongkok. Karena Tiongkok merupakan termasuk negara besar dengan potensi kekuatan ekonomi yang besar, yang mana hal ini dipertimbangkan oleh Indonesia jika kita tidak melakukan kerjasama dengan Tiongkok akan mengakibatkan kerugian. Dalam kunjungan presiden Gus Dur ke Tiongkok merupakan menandai babak baru dalam peningkatan hubungan antara kedua negara. Dalam kunjungannya ke Tiongkok, dimana Tiongkok bersedia memberi bantuan kepada Indonesia berupa uang dan fasilitas kredit termasuk

³⁵ Yeremia Lalisang, *Jokowi dan Hubungan RI-Tiongkok*, diakses dalam <http://nasional.kompas.com/read/2014/11/11/14000091/Jokowi.dan.Hubungan.RI-Tiongkok> (14/5 2017, 13:17 WIB)

kerjasama keuangan, pariwisata, *counter trade* di bidang energi dalam hal ini yaitu menukarkan LNG dengan produk-produk Tiongkok.³⁶

Periode pemerintahan Jiang Zemin, telah menandatangani sejumlah perjanjian (MOU) dan persetujuan lainnya antara pemerintah Republik Rakyat Tiongkok dan Pemerintah Indonesia antara lain sebagai berikut:

Tabel 2.1 kerjasama Antara Indonesia dan Tiongkok tahun 1999-

2002³⁷

Bentuk Perjanjian/Kerjasama	Tempat dan Waktu
1. Mou mengenai Bantuan Hibah tentang Kerjasama Ekonomi dan Teknik	Jakarta, 28 Desember Tahun 1999
2. MOU mengenai Kerjasama Bidang Kesehatan dan Kesepakatan Kerjasama Bidang Kesehatan	Beijing, 23 Februari Tahun 2000
3. Pertemuann dan Penandatanganan oleh Komisi Gabungan Pertama tentang Kerjasama Pertanian	Beijing, 18 September Tahun 2000
4. MOU mengenai Kerjasama Penangkapan Ikan	Beijing, 23 April Tahun 2001
5. Mou mengenai Kerjasama Pertanian	Jakarta, 7 November Tahun 2001
6. Kesepakatan Penghindaran Pajak Ganda dan Pencegahan Pengelakan Fiskal demi Pajak atas Pendapatan	Jakarta, 7 November Tahun 2001
7. Mou Sehubungan dengan Penguatan Kerjasama dan Pertukaran Informasi antara Bank Indonesia dan <i>People's Bank of China</i> (Bank Sentral Cina)	Jakarta, 7 November Tahun 2001
8. Persiapan bagi Rencana Implementas Pelancongan Warga Cina ke Indonesia	Jakarta, 7 November Tahun 2001

³⁶ Rini Utami, Loc. Cit

³⁷ Nahdia Rachmayanti, Op. Cit hal 15

9. Kesepakatan Dua Pihak mengenai Pemanfaatan Sebagian Kawasan Penangkapan Ikan yang Dbolehkan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia	Beijing, 19 Desember Tahun 2001
10. MOU megenai Bantuan Hibah dalam kaitan dengan Kerjasama Ekonomi dan Teknik	Beijing, 24 Maret Tahun 2002
11. MOU mengenai Pendirian Forum Energi	Beijing, 24 Maret Tahun 2002
12. MOU mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Bidang Jembatan, Jalan Raya, dan Proyek Infrastruktur Lain	Beijing, 24 Maret tahun 2002
13. Mou mengenai Ikatan Jasa Penerbangan	Beijing, 25 Juni tahun 2002
14. Memorandum Bersama mengenai Forum Energi Indonesia dan Cina Pertama	Jakarta, 26 September Tahun 2002
15. MOU mengenai Kerjasama Memerangi Perdagangan Ilegal Hasil Hutan	Beijing, 18 Desember Tahun 2002

Sumber: Diolah Penulis dari jurnal Nahdia Rachmayanti

Berdasarkan tabel tentang kerjasama Tiongkok dan Indonesia tahun 1999-2002 diatas dapat dilihat bahwa pada kurun tahun tersebut begitu banyak terjalin kesepakatan dan kerjasama di antara kedua negara. Laju perkembangan hubungan antara Tiongkok dan Indonesia dalam tiga tahun tersebut dibuktikan dengan banyaknya melakukan kerjasama dalam berbagai bidang mulai dari ekonomi hingga penyelesaian permasalahan ilegal hutan. Dengan disetujuinya sejumlah perjanjian kerjasama, maka hal ini menandakan hubungan Tiongkok dan Indonesia ke arah yang lebih harmonis.

2.1.3 Kerjasama pada Era Pemerintahan Hu Jin Tao sampai dengan Xi Jin Ping (2003-2018)

Setelah presiden Jiang Zemin menjabat sebagai presiden Tiongkok kemudian terpilihlah Hu Jin Tao sebagai presiden yang baru. Beliau menjabat sebagai presiden dari tahun 2003 sampai dengan 2013.³⁸ Era pemerintahan sebelumnya Tiongkok dan Indonesia banyak menyepakati kerjasama di berbagai bidang. Hal ini yang menandakan bahwa hubungan kedua negara dari tahun ke tahun semakin kuat. Hubungan Tiongkok dengan Indonesia terjalin melalui sarana diplomasi. Kedua negara sepakat membentuk forum energi yang merupakan wadah investasi Tiongkok di Indonesia dalam bidang energi.³⁹ Hal-hal yang sudah dirintis sebelumnya oleh kedua negara dikelola baik pada masa pemerintahan selanjutnya. Pada tahun 2005 Tiongkok dan Indonesia menandatangani perjanjian penting monumen kedekatan Tiongkok dengan Indonesia yaitu kemitraan strategis dan kemudian hal ini ditingkatkan kembali menjadi kemitraan Strategis Komperhensif pada tahun 2013.⁴⁰ Era pemerintahan Hu Jin Tao dan Xi Jin Ping ini merupakan puncak peningkatan hubungan Tiongkok dan Indonesia yang ditandai dengan penandatanganan kemitraan strategis, melalui perjanjian tersebut maka kerjasama antara kedua negara di sejumlah bidang, meliputi kesepakatan perdagangan bebas *Asean China Free Trade Agreemant* (ACFTA) semakin diperkuat dan mengalami

³⁸ CNN Library, *Hu Jintao Fast Facts*, diakses dalam <https://edition.cnn.com/2012/12/20/world/asia/hu-jintao---fast-facts/index.html> (30/04/2018, 20:20 WIB)

³⁹ Nugraha Sitanggang, *Hubungan Indonesia-Tiongkok: dari Soekarno hingga Jokowi*, diakses dalam <http://agribisnis.co.id/hubungan-indonesia-tiongkok-dari-soekarno-hingga-jokowi/> (14/5/2017, 15:12 WIB)

⁴⁰ Yeremia Lalisang, Loc. Cit

peningkatan perluasan. Hubungan politik, ekonomi serta sosial budaya terus meningkat berkat korelasi intensif yang terjadi antar masyarakat, kelompok bisnis dan juga pemerintah.

Pada tahun 2013 Xi Jinping menjabat sebagai presiden Tiongkok yang baru. Beliau menjabat sebagai presiden hingga tahun sekarang.⁴¹ Hubungan Tiongkok dengan Indonesia sekarang dapat dikatakan cukup baik, dimana kedua negara terus meningkatkan kerjasama. Dalam kunjungan kenegaraan presiden Joko Widodo yang disambut langsung oleh presiden Republik Rakyat Tiongkok Xi Jinping. Pertemuan kedua kepala negara tersebut membicarakan mengenai penguatan kerjasama di bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian pariwisata sampai dengan hubungan antar masyarakat dan juga membicarakan masalah isu kawasan yaitu Laut China Selatan. Selain membahas masalah kerjasama perdagangan sampai dengan isu kawasan. Kedua negara juga menyepakati kerjasama bilateral untuk menogperasikan gagasan Poros Maritim Dunia serta inisiatif Jalan Sutera Maritim Abad 21 atau yang lebih dikenal dengan *21st Century Maritime Silk Road*.⁴² Kerjasama Tiongkok dengan Indonesia lainnya adalah masalah proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, yang mana Tiongkok menyetujui membiayai proyek pembangunan kereta cepat tersebut.

⁴¹ David M. Herszenhorn, *Xi Jinping Reelected Chinese President*, diakses dalam <https://www.politico.eu/article/xi-jinping-china-president-for-life/> (30/04/2018, 20: 11 WIB)

⁴² Kresna Duta, *Jokowi Kuatkan Kerjasama Ekonomi Indonesia-Tiongkok*, diakses dalam <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok/> (15/5/ 2017, 14.53 WIB)

2.2 Kerjasama Republik Rakyat Tiongkok dengan Indonesia dalam Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Pemimpin Republik Rakyat Tiongkok Xi Jin Ping mengeluarkan kebijakan *One Belt One Road*. Kebijakan ini berisi mengenai pembangunan infrastruktur di negara yang dilalui *Silk Road Economic Belt* dan *21 Maritime Road Belt*. Jalur ini menghubungkan negara-negara yang berada di benua Eropa dan Asia dari Tiongkok menuju Tiongkok. Hal ini tentunya membuat mengagetkan dunia global yang mana Tiongkok tidak main-main dalam hal pembangunan infrastruktur ini.

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu bagian terpenting bagi suatu negara untuk memopang percepatan pembangunan negara, baik yang berkaitan dengan pembangunan bidang ekonomi maupun bidang lainnya. Jika keadaan infrastruktur di sebuah negara lemah, ini menandakan bahwa perekonomian di suatu negara tersebut tidak berjalan dengan efisien. Pembangunan infrastruktur dan ekonomi memiliki hubungan timbal balik. Karena pembangunan infrastruktur berdampak pada ekspansi ekonomi melalui efek multiplier.⁴³ Sedangkan ekspansi ekonomi menimbulkan kebutuhan untuk memperluas infrastruktur yang ada, untuk menyerap berapa besarnya aliran barang dan orang yang beredar di seluruh perekonomian. Jika sebaliknya terjadi maka akan mengakibatkan kondisi perekonomian di suatu negara tersebut tidak akan stabil.

⁴³Indonesia Investment, *Infrastruktur di Indonesia*, diakses dalam <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?> (22/05/2018, 21:06 WIB)

Keberhasilan pembangunan infrastruktur suatu negara merupakan bagian dari gambaran kemajuan dan kemakmuran sebuah negara. Berhubungan dengan hal tersebut banyak negara berkembang meningkatkan pembangunan infrastrukturnya. Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dibawah pimpinan presiden Joko Widodo menekankan pada peningkatan pembangunan infrastruktur di berbagai bidang seperti jalan raya, pelabuhan, rel kereta api, bandara dan lainnya. Untuk mewujudkan pembangunan tersebut pemerintah Indonesia melakukan kerjasama dengan berbagai negara di dunia salah satunya dengan Republik Rakyat Tiongkok. Salah satu bentuk kerjasama pembangunan infrastuktur yang dilakukan kedua negara adalah proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

Mengenai masalah proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini sebetulnya sudah lama menjadi bahan wacana. Renana awal mengenai masalah proyek pembangunan kereta cepat ini sebetulnya telah lama dibicarakan yaitu pada waktu Indonesia masih dibawah kepemimpinan presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Dulunya isu pengerjaan proyek ini dikaitkan dengan Jepang. Tetapi pada masa pemerintahan Joko Widodo Indonesia lebih memilih Tiongkok untuk mengerjakan proyek kereta cepat ini.

Proyek ini bisa berjalan berkat adanya hubungan kerjasama yang baik antara kedua negara. Pada tanggal 28 oktober 2015 Tiongkok dengan Indonesia menyepakati kerjasama tentang proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.⁴⁴ Adapun isi kesepakatan mengenai kerjasama Tiongkok dengan

⁴⁴ Situs resmi embassy China, *Hubungan Bilateral*, diakses dalam <http://id.china-embassy.org/indo/zgyyn/> (15/5/ 2017, 19:37 WIB)

Indonesia dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung adalah Tiongkok setuju mendanai proyek tersebut dengan uang sebesar \$5,9 miliar dan tidak adanya jaminan APBN pemerintah Indonesia dalam proyek tersebut.⁴⁵ Alasan mengenai tidak dilibatkannya dana APBN dalam proyek pembangunan kereta cepat ini merupakan salah satu alasan mengapa Indonesia lebih memilih Tiongkok dibandingkan dengan Jepang. Jika adanya jaminan APBN Indonesia keberatan. Karena dana APBN ini digunakan untuk mendanai pembangunan infrastruktur yang berada diluar pulau Jawa. Duta besar Tiongkok untuk Indonesia yaitu Xi Feng mengatakan bahwa proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan hasil dari kesepakatan pemimpin kedua negara dalam mengoperasikan strategi pengembangan.⁴⁶ Tentunya untuk menggapai kepentingan nasional dibutuhkannya suatu kerjasama untuk menjembatani kepentingan nasional di antara kedua negara.

Kerjasama dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini menggunakan skema model bisnis ke bisnis melalui perusahaan konsorium. Adapun Perusahaan konsorium yang terlibat kerjasama dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung antara lain China Railway International Co. Ltd., PT. Wijaya Karya, PT. Kereta Api Indonesia, PT. Jasa Marga dan PT. Perkebunan Nusantara VIII. Perusahaan konsorium ini juga akan memaksimalkan dan memanfaatkan bahan baku dan tenaga kerja Indonesia dalam

⁴⁵Getty, *Perjanjian konsesi kereta cepat Jakarta-Bandung ditandatangani*, diakses dalam http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160316_indonesia_kereta_cepat_cina (16/5/ 2015, 08:10 WIB)

⁴⁶ Andylala Waluyo, *BUMN Indonesia, China Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat*, diakses dalam <http://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html> (16/5/ 2017, 08:20 WIB)

proyek pembangunan kereta cepat ini. Hal ini diiringi dengan kegiatan pelatihan, lokalisasi produksi dan transfer teknologi.

Dalam proyek pembangunan kereta cepat ini kedua negara ini menyepakati Tiongkok memegang saham 40 persen, sedangkan Indonesia memegang saham 60 persen.⁴⁷ Dalam kerjasama ini kedua negara menyepakati perjanjian masa kompromi selama 50 tahun dan perjanjian ini tidak dapat diperpanjang kecuali ada kejadian yang tidak disebabkan oleh manusia misalnya bencana alam. Kerjasama proyek pembangunan kereta cepat ini juga menimbulkan kerjasama dalam bidang lainnya seperti pembangunan pabrik aluminium *grade alumina* di Menpawah Kalimantan Barat, yang saat ini pembangunan pabrik ini sedang dalam proses konstruksi. Aluminium ini merupakan bahan baku untuk membuat gerbong kereta.⁴⁸ Hal ini tentunya sangat berguna bagi Tiongkok dalam memangkas masalah pendanaan biaya produksi kereta.

Pembangunan infrastruktur merupakan hal penting dalam sebuah negara. pembangunan infrastruktur berdampak pada kemajuan sebuah negara. Untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur memerlukan dana yang begitu besar. Hal inilah yang menjadi alasan negara-negara maju untuk ikut terlibat dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia seperti negara Tiongkok dan Jepang dan negara lainnya. Alasan lainnya adalah Indonesia merupakan termasuk negara terbesar dan memiliki peranan penting di kawasan Asia Tenggara. Tentunya dalam

⁴⁷ Ibid

⁴⁸ Kemenpri, *China Bangun Industri Baja dan Aluminium di Indonesia*, diakses dalam <http://www.kemenperin.go.id/artikel/4282/China-Bangun-Industri-Baja-dan-Aluminium-di-Indonesia> (16/5/ 2017, 22:38 WIB)

hal ini Indonesia perlu meningkatkan pembangunan infrastrukturnya. Terpilihnya Republik Rakyat Tiongkok sebagai mitra proyek pembangunan kereta cepat akan menimbulkan hubungan harmonis antara kedua negara. Alasan Indonesia memilih proposal Tiongkok dibandingkan Jepang hal yang menarik untuk di bahas pada sub bab selanjutnya.

2.3 Perbandingan Proposal Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung antara Republik Rakyat Tiongkok dengan Jepang

Kereta api merupakan transportasi mempunyai peran penting untuk mengangkut barang dan penumpang. Kereta api sudah ada sejak lama berada di Indonesia. Berdasarkan sejarah sistem perkereta apian di Indonesia di mulai sejak zaman pemerintah kolonial Hindia Belanda pada tahun 1840-1942. Kemudian pada perang dunia kedua dilanjutkan oleh Jepang.⁴⁹ Setelah perang dunia berakhir barulah diselenggarakan oleh pemerintah Indonesia hingga saat ini. Pada tahun 2010 Indonesia mempunyai panjang rel kereta api 6714 km, tetapi hanya 4678 km yang beroperasi. Indonesia masih tertinggal jauh dengan negara lain seperti Tiongkok dan India yang mana negara tersebut memiliki panjang 91000 km dan 65000 km.⁵⁰

Tertinggalnya Indonesia dari segi panjang rel disebabkan karena Indonesia lebih mementingkan pada pembangunan jalan raya. Namun kereta api masih

⁴⁹ Freddy Numberi, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, Jakarta: Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian, hal 5, diakses dalam <http://ppid.dephub.go.id/files/data/RIPNAS-2030.pdf> (22/05/2018, 20:23 WIB)

⁵⁰ Kompas, *Panjang Rel 4678 km*, diakses dalam <https://regional.kompas.com/read/2011/05/20/08225641/Panjang.Rel.4.678.Km> (22/05/2018, 22:05 WIB)

dianggap lebih unggul dibandingkan dengan transportasi darat lainnya. Alasannya kapasitas beban, efisiensi energi dan ruang, keamanan, serta tingkat polusi. Proyek kereta cepat merupakan salah bentuk upaya Indonesia untuk meningkatkan jumlah rel kereta apinya. Ada dua negara yang tertarik dalam proyek kereta cepat ini yaitu Republik Rakyat Tiongkok dan Jepang. Kedua negara bersaing untuk memenangkan proyek kereta cepat tersebut. Proyek kereta cepat Indonesia merupakan proyek pertama di kawasan Asia Tenggara dalam bidang kereta cepat.⁵¹

Pada tahun 2008 Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mendesain proyek kereta cepat jurusan Jakarta-Surabaya. Kemudian Japan International Corporation Agency (JICA) ditunjuk untuk mengkaji proyek kereta cepat tersebut. Hasil kajian yang dilakukan JICA memunculkan alternatif rute kereta cepat Jakarta-Surabaya yaitu pantai utara melalui Jakarta Cirebon Sepanjang 207,3 km atau Jakarta-Bandung-Cirebon sepanjang 256 km. Untuk Jakarta-Bandung-Gedebage panjangnya 144,6 km, jika diteruskan ke Cirebon mencapai 256 km.⁵² Kemudian pada tahun 2015 Jepang mengirim delegasinya untuk bertemu pejabat Indonesia, yang mana delegasi Jepang menyampaikan mintanya untuk menggarap proyek ini. Seminggu kemudian delegasi Republik Rakyat Tiongkok menemui presiden Joko Widodo mengungkapkan hasil studi kelayakan terhadap proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Kedua negara kemudian menawarkan proposal untuk mengerjakan

⁵¹Finance Detik, *Dubes China, Kereta Cepat Jakarta-Bandung Pertama di Asean*, diakses dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3123006/dubes-china-kereta-cepat-jakarta-bandung-pertama-di-asean> (22/05.2018, 23:48 WIB)

⁵² Suhenra, *Proyek Kereta Cepat, Ketika Cina Menelikung Jepang*, diakses dalam <https://tirto.id/proyek-kereta-cepat-ketika-cina-menelikung-jepang-865> (23/05/2018, 00:41 WIB)

proyek ini kepada pemerintah Indonesia. Adapun perbandingan proposal Republik Rakyat Tiongkok dan Jepang sebagai berikut:

Tabel 2.2 Perbandingan proposal Tiongkok dengan Jepang⁵³

Jenis	Tiongkok	Jepang
Total Biaya	US \$ 5,9 Miliar (Rp. 74,3 Triliun)	US \$ 6,2 Miliar (Rp 83,7 Triliun)
Komitmen pemerintah	Tidak ada jaminan dari pemerintah atau anggaran negara Bisnis ke bisnis	Jaminan pemerintah (50% dari nilai proyek) dan pembiayaan dari anggaran negara Kesepakatan pemerintah ke pemerintah
Konsep bisnis	25% ekuitas, 75% pinjaman dari CDB Jangka waktu pinjaman 40 tahun, 10 tahun masa tenggang	75% pinjaman dari JICA, 25% anggaran negara Jangka waktu pinjaman 40 tahun, 10 tahun masa tenggang
Pembiayaan	60% US \$, 2% bunga per tahun 40% RMB, 3,46% bunga per tahun	100% Yen, bunga 0,1% per tahun (pinjaman pemerintah)
Konstruksi	Penggalian 16,6 km TPA 40,5 km Dibesarkan 70,5 km Terowongan 22,9 km	Penggalian 24,22 km TPA 34,58 km Dibesarkan 39,2 km Terowongan 42, 14 km
Rel kereta	150,5 km dari jalur Rute: Gambir-Gedebage 8 stasiun Versi yang direvisi: 142,3 km dari jalur Rute: Halim-Karawang- Walini-Tegalluar (4 stasiun)	Lintasan 140,14 km Rute: Dukuh Atas-Gedebage
Kecepatan	350-380 km per jam	320 km per jam
Harga tiket	Rp. 200.000 (US \$ 14,8)	Rp. 200.000 (US \$ 14,8)
Jangka Waktu	Mulai konstruksi 2016 Selesai 2018 Operasional 2019	Mulai konstruksi 2017 Selesai 2019 Operasional 2021

⁵³ Wilmar Salim, Siwage, 2016, *Why is the High-Speed Rail Project so Important to Indonesia*, Singapore: ISEAS, hal. 8 diakses dalam https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2016_16.pdf (15/5/2017, 16:08 WIB)

Sumber: Jurnal *why is High Speed Rail Project So Important Indonesia* Wilmar Salim Siwage hal. 8 tahun 2017

Menurut tabel diatas bahwa proposal Republik Rakyat Tiongkok lebih unggul dibandingkan Jepang. Pada awalnya proposal kedua negara sempat ditolak oleh presiden Joko Widodo. Karena proposal tersebut membebani APBN pemerintah Republik Indonesia dan kecepatannya yang terlalu cepat. Sebab jarak Jakarta-Bandung hanya 150 km tidak akan pernah mencapai kecepatan maksimum yaitu 350 km/jam. Untuk mencapai kecepatan maksimum kereta cepat memerlukan waktu selama 14 menit. Sedangkan jumlah stasiun ada 5-8 unit maka kereta cepat harus berhenti sebelum 14 menit.⁵⁴

Kedua negara kemudian proposal baru lagi ke pemerintah Indonesia, yang mana proposal yang baru ini dimenangkan oleh Republik Rakyat Tiongkok. Proposal baru ini sesuai dengan tabel 2.3 di atas. Bahwa Tiongkok menyetujui mendanai proyek kereta cepat tersebut tanpa melibatkan APBN pemerintah Indonesia. Hal inilah yang menjadi salah satu alasan proposal Republik Rakyat Tiongkok disetujui oleh Indonesia. Sedangkan Jepang melibatkan APBN pemerintah. Keputusan Indonesia memilih Tiongkok dalam proyek ini tentunya sangat disesalkan oleh Jepang. Secara historis dapat kita ketahui bahwa mitra pembangunan infrastruktur dibidang transportasi adalah Jepang.

⁵⁴ Michael, *Proposal Kereta Cepat Jepang dan China Ditolak*, Ini Alasannya, diakses dalam <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3009612/proposal-kereta-cepat-jepang-dan-china-ditolak-ini-alasannya> (23/05/2018, 01:13 WIB)

